# Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

**Aanhangsel van de Handelingen**

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 3298

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *externe veiligheid in Zuid-Nederland* (ingezonden op 23 juli 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 september 2015)

Vraag 1 en 2
Deelt u de conclusies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van het incident bij Shell Moerdijk, die stelt dat risico's niet werden onderkend en beheerst en dat er onvoldoende is geleerd van eerdere incidenten?[1]
Wat is uw mening over het feit dat Shell al decennia geen onderzoek naar- en het testen van het betrokken veiligheidskritisch proces heeft gedaan, dat medewerkers onvoldoende op de hoogte zijn van processen waar ze mee werken en tijdens de uitvoering door medewerkers niet is gereageerd op alarmen?

Antwoord 1 en 2
Ik zal u vóór het AO Externe Veiligheid van 30 september 2015 nader informeren over de onderzoeken naar het incident bij Shell Moerdijk.

Vraag 3
Hoe verhouden toezicht en handhaving op de Moerdijk zich met de relatief hoge frequentie van ongelukken aldaar? Kunt u een overzicht geven van incidenten die over de afgelopen 5 jaar hebben plaatsgevonden?

Antwoord 3
De Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant voert in Moerdijk risicogestuurd toezicht uit. Ongevallen bij bedrijven leiden tot een hogere toezichtfrequentie, niet-naleven tot een stringentere interventie.
Op grond van artikel 17.2 Wet milieubeheer is het Wabo-bevoegd gezag verplicht ongewone voorvallen te registreren. Bedrijven in Moerdijk hebben van 1 januari 2010 tot 15 april 2015 bij het bevoegd gezag 1.742 meldingen gedaan. Onder een ongewoon voorval wordt in de meeste gevallen een kleine lekkage of het verhoogd affakkelen als gevolg van een procesverstoring verstaan.

[1] Rapport «Explosies MSPO2 Shell Moerdijk», Onderzoeksraad voor de Veiligheid»

ah-tk-20142015-3298
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

In Moerdijk hebben de afgelopen vijf jaar drie ongewone voorvallen plaatsgevonden met een grotere maatschappelijke impact, namelijk bij Chemiepack (5 januari 2011), Shell Moerdijk (3 juni 2014) en Remondis Argentia BV (12 mei 2015).

Vraag 4
Gaat u Safety Deals afsluiten met bedrijven op de Moerdijk? Zo ja, hoe worden die vormgegeven? Klopt het dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een inspectie van te voren aankondigt? Zo ja, gaat u de ILT aanspreken om ook onaangekondigde inspecties uit te voeren?

Antwoord 4
Op dit moment ligt er geen voorstel voor een Safety Deal van bedrijven op de Moerdijk. Wanneer een voorstel wordt gedaan, zal het op zijn inhoud en de bijdrage aan de veiligheid worden beoordeeld. Voor de goede orde benadruk ik dat er geen relatie is tussen een Safety Deal en toezicht en handhaving.
BRZO-inspecties zijn overigens de verantwoordelijkheid van het Wabo-bevoegd gVoor de vraag over de inspecties van de ILT verwijs ik u graag naar de beantwoording van uw vragen van 17 augustus 2014, waarin aangegeven is dat de ILT inspecties in beginsel aankondigt. Daarbij noem ik ook de uitzonderingen op die regel.
ezag (dat wil zeggen gemeente c.q. provincie). Deze worden uitgevoerd samen met de Inspectie van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) en de betreffende Veiligheidsregio. Deze inspecties worden zowel aangekondigd als onaangekondigd uitgevoerd.

Vraag 5
Hoeveel transporten van gevaarlijke stoffen vonden er de afgelopen jaren plaats en zullen nu en de komende jaren plaatsvinden op de trajecten Dordrecht-Roosendaal en Breda-Tilburg?

Antwoord 5
De onderstaande tabel bevat de aantallen ketelwagens (kwe) met gevaarlijke stoffen die *per jaar* in de afgelopen jaren over de door u genoemde trajecten zijn vervoerd. Een specifieke prognose van het aantal ketelwagens met gevaarlijke stoffen dat de komende jaren over deze trajecten vervoerd zal worden, is niet beschikbaar. Wel staat vast dat deze aantallen ketelwagens per jaar moeten passen binnen de risicoplafonds van Basisnet. De aantallen waarop deze plafonds zijn gebaseerd, zijn in de laatste kolom aangegeven; bij die maximale omvang van het vervoer blijven de risico's voor de omgeving binnen de wettelijke grenzen die daarvoor gelden.

| | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **Basisnet-grens** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dordrecht – Lage Zwaluwe | 25.850 | 15.400 | 15.650 | 16.000 | 17.650 | 60.900 |
| Lage Zwaluwe – Roosendaal | 8.750 | 4.550 | 5.950 | 6.250 | 10.000 | 50.500 |
| Breda – Tilburg | 20.000 | 21.000 | 14.650 | 13.450 | 12.250 | 16.350 |

TABEL: Spoorvervoer gevaarlijke stoffen, aantallen **ketelwagens per jaar** in beide richtingen samen (afgerond; 1 tankcontainer telt als ½ ketelwagen).

Bron: ProRail

Vraag 6
Hoeveel extra geluid en trillingen zal dit teweeg brengen? Is bekend welke fysieke en psychische belasting dit met zich mee brengt? Zo nee, wanneer is dit inzicht wel te verkrijgen?

Antwoord 6
Het vervoer van gevaarlijke stoffen is gemiddeld circa 10% van het totale goederenvervoer per spoor. Dat gebeurt meestal in zogenaamde «gemengde treinen»: de meeste goederentreinen bevatten wel één of enkele wagens met gevaarlijke stoffen. Er rijden bijna geen goederentreinen die alleen maar gevaarlijke stoffen vervoeren. Daarom is niet specifiek aan te geven welke

extra geluids- en of trillingshinder afkomstig is van de wagens met gevaarlijke stoffen. Sinds de inwerkingtreding van de Wet Basisnet (1 april 2015) staat wel vast dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving (omwonenden) binnen de daarvoor geldende wettelijke grenzen blijven.

Vraag 7
In hoeverre voldoet de risicobenadering die ten grondslag ligt aan de Wet Basisnet Spoor aan de vereiste veiligheid langs het spoor in de kernen Zevenbergen, Oudenbosch en Roosendaal? Is er sprake van nadering van het risicoplafond? Kunt u dit toelichten? Hoe is de bevolking hierbij betrokken geweest?

Antwoord 7
De risicobenadering die ten grondslag ligt aan Basisnet Spoor is voor heel Nederland op een uniforme wijze toegepast. De veiligheid langs het spoor in de kernen Zevenbergen, Oudenbosch en Roosendaal is met Basisnet en de genomen veiligheidsmaatregelen («warme bleve vrij» samenstellen van treinen en installeren van extra beveiliging (ATB-Vv) bij wissels) aanmerkelijk toegenomen ondanks de groei van het aantal treinen vanwege de Betuweroute.
Het huidige vervoer van gevaarlijke stoffen over het traject Lage Zwaluwe – Roosendaal is ongeveer een vijfde van wat binnen het risicoplafond van Basisnet mogelijk is (zie de tabel in het antwoord op vraag 5). De bestuurlijke besluitvorming over Basisnet heeft de afgelopen jaren plaatsgevonden, waarbij enkele gemeente- en provinciebestuurders betrokken waren. Daarnaast hebben zowel de Eerste als de Tweede Kamer ingestemd met het Basisnet.
Het betrekken van de bevolking rond een bepaald traject is de primaire verantwoordelijkheid van de betreffende gemeente. Daarnaast zijn er vanwege de bijzondere situatie van dit traject voorlichtingsbijeenkomsten geweest in West-Brabant en hebben bilaterale gesprekken met ambtenaren van de betreffende gemeenten plaatsgevonden.

Vraag 8
Bent u op de hoogte van de relatieve ongerustheid in de regio West-Brabant over ongelukken, daarbij in acht nemend dat er ook toename is van transport van gevaarlijke stoffen ter spoor? Hoe verhoudt deze onrust zich tot de aanbevelingen van eerdere rapporten die stellen dat de bevolking betrokken dient te worden bij de risicobepaling?[2]

Antwoord 8
Op 20 april jl. heb ik een werkbezoek gebracht aan Oudenbosch om met bestuurders en bewoners van de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal te spreken over Basisnet Spoor en de ongerustheid die daarover in de regio bestaat. Daarna zijn medewerkers van het ministerie aanwezig geweest op een bewonersavond om toelichting te geven, vragen te beantwoorden en in gesprek te gaan. De betrokkenheid van de bevolking bij hun woonomgeving is van groot belang. Transparante informatie over de gevolgen van Basisnet is daarom extra belangrijk. Hieraan wordt in overleg met de drie gemeenten extra aandacht gegeven.
De rapporten «Risico gewaardeerd» (RLI, 2014) en «Consistent Maatwerk» (WRR, 2014) zijn uitgebracht nadat de besluitvorming over Basisnet had plaatsgevonden. De bevindingen uit genoemde rapporten worden zeker meegenomen in de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid (zie Kamerstuk 29 517, nr. 92). Een belangrijk onderdeel van deze modernisering is de betrokkenheid van burgers bij de besluitvorming en de rolverdeling tussen burgers, gemeenten en rijksoverheid.

[2] RLI «Risico gewaardeerd», WRR «Consistent maatwerk»

Vraag 9
In hoeverre zijn bij het kantelen van het dak van een naftatank in Geleen, en het daaropvolgend in een woonwijk waaien van naftaschuim, de veiligheidsvoorschriften nageleefd en de risico's voor omwonenden in kaart gebracht?[3]

Antwoord 9
De Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg geeft aan dat er bij de uitgevoerde BRZO-inspecties in 2013 en 2014 geen tekortkomingen zijn vastgesteld aan de tanks en dat de veiligheidsvoorschriften worden nageleefd. Controles van de tanks, waaronder een tank met een uitwendig drijvend dak, hebben steekproefsgewijs plaatsgevonden.
De oorzaak van het kantelen van het drijvend dak van de betreffende tank is op dit moment nog niet bekend. Het onderzoek dat het bedrijf hiernaar heeft ingesteld, loopt nog. Nadat de oorzaken zijn vastgesteld, zal de provincie Limburg een onderzoek instellen om te bepalen of er sprake is van een overtreding van de wet- en regelgeving.
Het kantelen van het dak van de tank heeft tot stankoverlast voor de omwonenden geleid. Dit was aanleiding voor de provincie Limburg voor het uitvoeren van luchtmetingen en analyses benedenwinds van de tank. De GGD Zuid-Limburg komt na beoordeling van de analyseresultaten tot de conclusie dat er geen sprake was van bedreiging van de volksgezondheid.
Om de stankoverlast te beperken, is een schuimlaag op de nafta in de tank aangebracht. Op 19 juli 2015 zijn door de weersomstandigheden schuimvlokken met eventueel restanten nafta in de omgeving terechtgekomen. Ook hier komt de GGD Zuid-Limburg tot de conclusie dat er geen direct risico voor omwonenden is geweest.

Vraag 10
In hoeverre speelt het programma Veiligheid Voorop een rol in bovengenoemde incidenten?[4] Meent u, in het licht van deze recente incidenten, dat dit programma veiligheidsrisico's nu en in de toekomst afdoende dekt?

Antwoord 10
Ik stimuleer initiatieven van het bedrijfsleven om de veiligheid te vergroten en geef waar mogelijk steun aan het programma Veiligheid Voorop.
Veiligheid in de keten is een initiatief van Veiligheid Voorop om invulling te geven aan ketenverantwoordelijkheid.
Deze initiatieven hebben resultaat wanneer incidenten worden vermeden. Het zal nooit uit te sluiten zijn dat incidenten optreden, maar het streven, ook van het bedrijfsleven, is vermindering van het aantal en beperking van de effecten.

---

[3] NU.nl, http://www.nu.nl/binnenland/4091150/naftaschuim-waait-in-geleense-wijk.html
[4] Positionpaper «Veiligheid in de keten», bijlage bij Kamerstuk 28 663, nr. 62